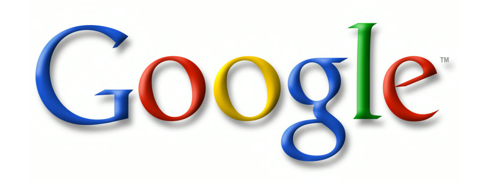


L'INTENDANCE MILITAIRE

EN

CRIMÉE.

Campagnes de 1854, 1855 et 1856.

Incapable en temps de guerre.

LYON
IMPRIMERIE E. B. LABAUME
COURS LAFAYETTE, 3.
1864



L'INTENDANCE MILITAIRE

EN

CRIMÉE.

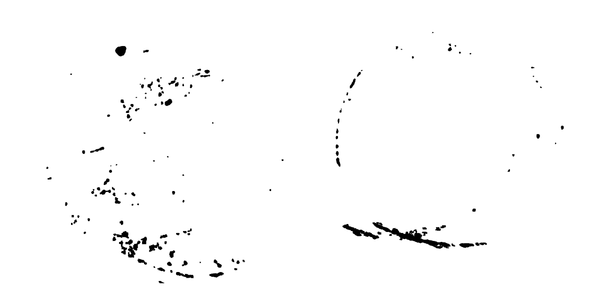
Campagnes de 1854, 1855 et 1856.

Incapable en temps de guerre.

LYON

IMPRIMERIE E. B. LABAUME, COURS LAFAYETTE, 5.

1864






L'INTENDANCE MILITAIRE

EN

CRIMÉE.



Campagnes de 1854, 1855 et 1856.



La campagne de 1854 contre la Russie ayant été résolue; une armée a été embarquée dans les ports de la Méditerranée et transportée à Gallipoli d'abord, puis à Varna, et enfin en Crimée, où elle a été débarquée près d'Eupatoria.

L'Intendance militaire a eu à pourvoir à un grand nombre de nécessités créées par la nature toute particulière de l'expédition.

Elles peuvent se résumer ainsi qu'il suit :

1° Transport des troupes et approvisionnements de divers points du territoire aux ports d'embarquement, soit par les voies ordinaires, soit par les voies ferrées;

2° Transport par mer des troupes et des mêmes approvisionnements soit à Gallipoli, soit à Varna, soit à Kamiesch, suivant les territoires occupés par l'armée;

3° Moyens mis en œuvre pour approvisionner l'armée pendant ses stationnements sur les différents points.

La première opération semble ne devoir donner lieu à aucune difficulté. Les Compagnies de chemins de fer ont consenti des cahiers des charges qui prévoyaient tous les cas et fixaient les chiffres des transports de toute nature.

L'Administration des transports de la guerre y intervient aussi le plus souvent; nous ne comprenons pas très-bien la nécessité de cet intermédiaire, entre l'Administration de la guerre et les compagnies des chemins de fer.

Cependant cette série d'opérations a été si bien dirigée par l'Intendance, qu'un trop perçu de 15 à 1,600,000 francs a dû être remboursé, après vérification, par les compagnies.

La deuxième série, *transports par mer*, demande des développements considérables; là les documents abondent, *quoiqu'ils soient encore fort incomplets.*

Une commission présidée par un conseiller d'Etat, constituée sur la demande même du Ministre de la guerre, à plusieurs reprises et *toujours en vain*, a réclamé ces documents à la direction de l'Administration.

Nous dirons tout-à-l'heure pourquoi il n'a pas été fait droit à ces demandes.

Nous devons donner quelques explications préalables, afin que nos critiques et quelques termes spéciaux dont nous serons forcés de nous servir, puissent être compris.

Et d'abord parlons de la Commission présidée par M. Cornudet, conseiller d'Etat, qui s'est réunie en avril 1858.

Cette Commission a nommé un rapporteur, sous-directeur au ministère des finances, qui a apporté le plus grand soin dans l'enquête que la Commission devait faire, et dans le rapport qui a été le résultat de ses consciencieuses investigations.

Comme il s'agissait d'examiner des opérations conçues et dirigées par l'Intendance, et que s'il y avait des critiques, elles devaient toutes porter sur ce corps, l'Intendance a su introduire un des siens dans la commission, M. Ganderax, sous-Intendant militaire.

Nous avons sous les yeux une copie du projet de rapport fait par M. le Rapporteur de la Commission, et aussi une copie

également complète du rapport définitif de cette Commission.

Nous n'avons malheureusement qu'un extrait du rapport de M. Ganderax; mais le peu que nous possédons suffira pour expliquer la modération infinie, dont la commission a fait preuve, dans l'accomplissement de sa délicate mission, et l'esprit de conciliation qu'elle a apporté pour ne pas laisser pressentir l'acrimonie qui n'a cessé d'exister, à ce qu'il parait, par le fait de l'Intendance, entre MM. Ganderax et le Rapporteur.

Nous développerons les réflexions que nous inspire cet antagonisme, qui est la conséquence inévitable de la réunion, dans les mêmes mains, du contrôle et de la direction.

Le but de la commission était d'examiner comment avait été exécuté le service des transports par navires de toute nature loués au commerce, soit en France, soit en Italie, soit en Angleterre, soit même à l'Amérique.

Malheureusement le chiffre total des navires nolisés de chaque catégorie nous échappe, et même par à peu près, nous ne pouvons indiquer un chiffre approximatif des pertes énormes subies par le trésor, par suite des fautes administratives des fonctionnaires de l'Intendance.

Nous nous efforcerons d'indiquer toujours exactement les sources où nous avons puisé. Nos extraits seront le plus possible *textuels*. Enfin, si nous ne sommes toujours rigoureusement exacts, c'est que la vérité nous aura échappé malgré les plus minutieuses recherches. Cette vérité a, d'ailleurs. échappé aussi, faute de renseignements, à la Commission.

Nous n'ignorons pas, que rien ne fortifie plus un adversaire qu'une attaque maladroite et une aggression injuste. Nous éviterons donc de notre mieux, toute imputation qui n'aura pas sa preuve à l'appui.

Notre but est de ruiner l'organisation actuelle de l'Intendance, désastreuse pour l'armée et pour le Trésor. Nous nous abstiendrons, comme toujours, avec le plus grand soin, de toute espèce de personnalité. Nous n'en voulons qu'à l'institution, qui ne répond pas au but qui a motivé sa création, et qui réclame une *réorganisation urgente et absolue*.

Disons pour terminer ce préambule, par quelles phases

passe tout navire loué par un particulier ou par l'Administration:

1° Le *chargement*, comprenant un certain nombre de journées, suivant le tonnage du navire, la quantité de matières dont il doit être chargé, et le personnel employé à cette opération.

2° Le *temps de la navigation*, plus ou moins long suivant que la mer est ou n'est pas favorable; et que le navire est un voilier ou un vapeur; et que sa construction et ses machines sont plus ou moins parfaites.

3° Le *déchargement*, qui présente des détails analogues à ceux du chargement, mais en ordre inverse.

4° Le *stationnement* qui précède souvent le déchargement, et qu'on appelle *starie*, (de *stare*, stationner).

Quand ce stationnement se prolonge au-delà des limites ordinaires, on dit qu'il y a *surstarie.*

Ces définitions vont rendre, nous l'espérons, tout ce qui va suivre parfaitement intelligible.

L'auteur d'une récente brochure, qui a fort effarouché le corps de l'Intendance, a indiqué, que dans l'opinion de plusieurs personnes, toutes les opérations avaient été si bien conduites, que le 2e emprunt, *soit* 750 *millions*, aurait pu être évité, si l'Administration militaire n'avait pas été si fort au-dessous de sa mission.

Nous arriverons peut-être à justifier cette allégation. Mais nous ne pourrons qu'établir une présomption sérieuse, la Commission elle-même n'ayant pu obtenir les documents les plus indispensables à l'exécution de son mandat.

Nous nous appuierons principalement sur le projet de rapport établi par M. le Rapporteur de la Commission, parcequ'il nous parait dire la vérité vraie sans aucun ménagement, comme sans hostilité aucune contre les personnes; tandis que la Commission, dans un esprit de conciliation, a cru devoir affaiblir souvent la gravité de certains faits.

L'Intendance avait un avocat distingué dans la Commission; il combattait *pro aris et focis*, et récriminait avec quelque aigreur. Nous le verrons à l'œuvre et nous le citerons le plus possible. Malheureusement nous n'avons pu nous pro-

curer que quelques pages de son plaidoyer lithographié qui en contenait 224. Nous le regrettons, puisque nous avons, avant tout, le désir d'être impartial.

Commençons par l'analyse du projet de rapport présenté à la Commission par son rapporteur.

Une demande de renseignements est adressée le 22 mai 1858. Elle est renouvelée le 16 juillet et le 7 août suivant.

Enfin le 16 août une réponse est faite du ministère; et la note réclamée est envoyée à la commission.

On s'est hâté lentement!

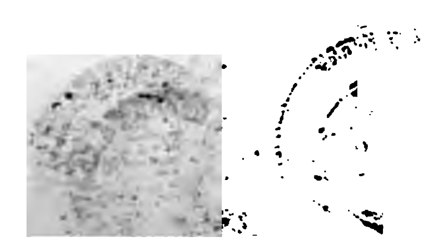
« *Mais cette note, qui ne fournissait aucun éclaircissement,* « *n'a pu être utilisée pour déterminer, même approximative-* « *ment, les faits principaux sur lesquels devaient porter nos* « *recherches.* »

Cependant 60 liasses environ sont transmises avec la note relative aux nolisements. Leur classement, par dossier concernant un même navire, a été des plus laborieux, tant il y avait de désordre dans ces liasses.

Ce classement fait avec beaucoup d'exactitude a permis « *de reconnaître de nombreuses lacunes qui ont été signalées* « *au Ministre de la Guerre dans deux volumineux états joints* « *à une dépêche du* 18 *octobre* 1858. »

Voici un extrait de la correspondance échangée entre la Commission et le Ministre, c'est-à-dire, la Direction de l'Administration.

« *Je termine, Monsieur le Maréchal, en appelant de nouveau* « *et très-particulièrement l'attention de Votre Excellence, sur* « *la situation qui résulte pour la Commisssion de l'état incom-* « *plet des documents et dossiers que vous avez bien voulu nous* « *transmettre successivement, et des difficultés qui se présen-* « *tent pour les compléter, malgré les nombreuses demandes* « *que j'ai eu l'honneur de vous adresser, lettres du* 16 *juillet,* « 7 *août,* 10 *novembre,* 11 *décembre* 1858, *et note du* 6 *jan-* « *vier* 1859. »



Le résultat de cette lettre, c'est la transmission *successive* d'une portion des documents demandés. Mais à chaque envoi, M. le Président a dû signaler des lacunes que ces documents laissaient subsister.

Y a-t'il eu mauvais vouloir de la part de la Direction de l'Administration, ou bien la fameuse Commission d'Aix dans son long et laborieux enfantement, n'a-t'elle pas su classer et réunir, dans une même liasse, les faits et documents relatifs, soit à un même corps, soit à un même navire, pendant tout le temps qu'il a été employé ?

C'est probable !

Elle a cependant mis le temps à établir le bilan de la campagne ! ! !

Au surplus, il y avait un tel désordre dans les justifications produites, que nous connaissons un officier à qui on *réclama en* 1859, *pour* 800 *fr. de vivres remboursables ;* heureusement pour lui, cet officier avait conservé les reçus de ses versements. S'il les eût détruits, il eut payé deux fois ! Combien de ses camarades ont dû passer par là ?

On ne manquera pas de dire que M. le rapporteur agent du ministère des finances a saisi avec empressement, l'occasion de justifier les reproches que ce ministère adresse à l'institution de l'Intendance.

Nous allons au-devant de ces reproches, en transcrivant la déclaration suivante, extraite du projet de rapport.

« *Nous avons eu à examiner non l'acte du fonctionnaire,*
« *mais le fait en lui-même avec ses conséquences pour le ser-*
« *vice ; nous avons cherché à faire ressortir l'inconvénient*
« *d'une mesure sans remonter à son auteur. Enfin, l'enquête a*
« *porté, non sur les personnes, mais sur les faits.* »

Nous verrons par les extraits du travail de M. Ganderax que ces faits sont si formidables, qu'il n'a pu éviter d'en reporter la responsabilité sur les personnes ; qu'il a cru ces personnes, appartenant au même corps que lui, mises directement en cause, et qu'il s'est efforcé de les justifier en récriminant avec aigreur, contre le rapporteur de la Commission.

Nous pourrons conclure en disant : *Habemus confitentem reum.*

M. le rapporteur de la commission a classé ainsi qu'il suit les opérations du nolisement :

Chapitre I. — Des Messageries impériales.
— II. — Des intermédiaires courtiers.
— III. — Des différents modes de nolisement, du choix des navires et de la rédaction, des chartes-parties ou conventions.
— IV. — Nolis au mois.
— V. — Nolis au voyage.
— VI. — Nolis au tonneau de portée ou de jauge.
— VII. — Transport de bestiaux.
— VIII. — Clippers et vapeurs.
— IX. — Transports en 1856.
— X. — Fournitures aux navires.
— XI. — Comptabilité.

Nous allons résumer successivement tous ces chapitres.

CHAPITRE Ier.

Les Messageries impériales ont transporté sur leurs vapeurs, aux conditions stipulées le 8 juillet 1851, hommes, chevaux et matériel, avec réduction réglementaire de 30 °/o sur les tarifs, pour les fonctionnaires militaires et civils employés à l'armée d'Orient.

Les prix, suivant les classes, sont de 294, 195 30, 130 20, et 81 21 de Marseille à Constantinople, en tenant compte de cette réduction.

L'Intendance modifie, *à la charge du Trésor*, ces résultats réglementaires, malgré les circonstances les plus favorables qui permettaient d'obtenir une réduction.

Les prix qu'elle consent pour Gallipoli sont plus élevés que le tarif pour Constantinople :

De 7 francs pour la première classe.
9 80 pour la deuxième classe.
4 20 pour la troisième classe.

Quant à la quatrième classe, la moyenne des prix ressort à 85 05, prix supérieur de 3 84 à celui du tarif.

Est-ce assez d'habileté ?

Il est vrai que le quart des passagers devait être placé à l'abri dans les cales disposées à cet effet; mais cette clause n'a jamais pu être exécutée ; à cause de l'encombrement des navires. Aucune pièce ne constate même que la Compagnie ait fait les aménagements accessoires pour recevoir les hommes dans les cales.

Il y a mieux ! *La convention est du* 31 *mai* 1854, *et les transports effectués en mars, avril et mai, pour la 4e classe, sont réglés, par mesure rétroactive, au prix de* 85 05 ! C'est l'histoire du marché St-Ange, en Italie.

Le transport du matériel, réglé par la convention primitive, est modifié avec un égal souci des intérêts du Trésor.

Le prix moyen est fixé au taux unique de 120 francs le tonneau, tandis qu'il devait y avoir sept prix différents correspondant au cahier des charges, avec réduction de moitié sur les prix du tarif général du 8 juillet 1851.

Quelle a pu être l'importance de la surcharge imposée au Trésor par cette façon de procéder?

La Commission *n'a pas réussi à l'établir*. Mais on voit qu'elle doit atteindre une somme énorme.

Comment la Commission d'Aix a-t-elle donc opéré, et comment a-t-on pu justifier l'ordonnancement des sommes payées à la Compagnie?

Réponde qui pourra. Mais l'Intendance gardera un majestueux silence !

CHAPITRE II.

DES INTERMÉDIAIRES COURTIERS ET AGENTS EMPLOYÉS AU NOLISEMENT.

Nous appelons l'attention la plus sérieuse de nos lecteurs sur ce chapitre. L'illustre corps, à qui nous avons déclaré la guerre, va montrer au grand jour son incomparable capacité. Nous verrons comment M. le général Allard, et M. Darrican, l'Intendant général, justifieront leurs accusations contre les brochures.

Oui, Messieurs, il y a eu scandale; mais ce scandale gît tout entier dans la gestion de l'Intendance. Il faut bien que nous mettions à jour les actes de vos protégés, pour que chacun en tire la conséquence, que s'il n'y a pas eu malversation, l'incapacité a été telle, qu'il y a lieu de modifier profondément l'Administration militaire dans son organisation actuelle.

Nous passerons pour des *révolutionnaires* ! Pourquoi pas ? l'Intendance n'est-elle pas une *institution de salut public* ? Ces deux qualifications sont aussi justifiées l'une que l'autre.

Institution de salut public ! un corps de fonctionnaires que remplace utilement, le premier cordonnier venu, pourvu qu'il soit maire ou conseiller municipal, et qu'il sache à peine *se signer* !

Puisque nous revenons sur ce sujet, profitons-en pour mettre au défi l'illustre corps, de licencier les Officiers d'administration de tous les services ; et nous verrons, si l'Intendance ose réaliser une pareille mesure, briller du plus vif éclat son inaptitude administrative.

Il y a aujourd'hui lutte ouverte entre ces deux rouages administratifs qui se complètent l'un par l'autre, et nous faisons la part très-belle à l'Intendance, en la mettant sur la même ligne que ses subordonnés.

La vie commune ne peut leur être imposée sans dommage pour l'armée. Il y a lieu de prononcer la séparation de corps pour sévices graves et incompatibilité d'humeur.

Encore un coup, prononcez le licenciement, si vous êtes logiques. Personne parmi les Officiers d'administration (si ce n'est peut-être M. l'Officier principal *** à Lyon), ne se plaindra de cette mesure.

Quant à vous, c'est autre chose. *Il faudra faire mieux que signer*, et nous vous verrons à l'œuvre (1).

---

(1) Le décret du 1er décembre 1862 enlève au personnel du service des subsistances la vérification des comptabilités de ce service. Eh bien, contrairement aux prescriptions de ce décret, les anciens bureaux de centralisation existent encore, sinon de nom, au moins de fait, dans la plupart de nos divisions militaires, avec leur ancien personnel. N'est-ce pas une preuve évidente de plus de votre incapacité ajoutée à toutes celles que nous avons déjà énumérées ?

Nous livrons ici, à nos lecteurs, le tableau ci-après; les chiffres dispensent de tout commentaire.

Tableau comparatif *présentant la progression croissante ou décroissante de l'avancement proportionnel de deux corps administrstifs* (formant une même corporation), *à mesure de l'absorption de l'un par l'autre.*

DATES DES ORGANISATIONS des RÉORGANISATIONS ou des DÉSORGANISATIONS.	CORPS DE L'INTENDANCE (assimilation réelle).						CORPS DES SUBSISTANCES (assimilation supposée)						
	Généraux (Intendants)	Colonels ou l.-colonels (Sous-Intendants).	Chefs de bataillon. (Adjoints de 1re clas.)	Capitaines (Adjoints de 2e clas.)	TOTAL.	P. 0/0 d'officiers généraux ou d'officiers supérieurs	Chefs de bataillon (officiers principaux)	Capitaines (Officiers comptables)	Lieutenants et s.-lieut. (Adjudants d'admin.)	TOTAL	P. °/° d' officiers supérieurs	P. °/° de capitaines	P. °/° d'officiers supérieurs et de capitaines
27 août . . 1840	25	150	40	35	250	86 °/°	»	»	»	»	»	»	»
21 janvier . 1843	28	140	52	26	246	89	»	»	»	»	»	»	»
4 mai . . . 1848	22	140	52	26	240	89	»	»	»	»	»	»	»
29 décembre 1851	28	140	52	26	246	89	»	»	»	»	»	»	»
9 juin. . . 1856	34	150	56	24	264	91	»	»	»	»	»	»	»
28 février. . 1838	»	»	»	»	»	»	12	150	136	298	4	51	55 °/°
9 janvier . 1852	»	»	»	»	»	»	8	130	162	300	3	43	46
14 avril. . . 1854	»	»	»	»	»	»	10	140	180	330	3	42	45
30 juin. . . 1855	»	»	»	»	»	»	12	155	233	400	3	39	42
1 décembre 1862	»	»	»	»	»	»	10	87	228	325	3	26	29 *

*** Cette moyenne est commune aux cadres des quatre sections administratives (Bureaux de l'Intendance, Hôpitaux, Subsistances et Campement).**

Encore une *péréquation* comme celles du 9 juin 1856 et du 1er décembre 1862, et MM. de l'Intendance seront tous des Généraux, et MM. des Subsistances auront cessé d'exister.

Seront-ils heureux, MM. les *Généraux Intendants*, de n'avoir plus de révolutionnaires à leurs trousses ! Avec quel bonheur ils jouiront, dans un doux repos, des larges prébendes qu'ils savent si bien se ménager *en tout et partout* !

Revenons à nos courtiers.

M. le Rapporteur de la Commission établit d'abord que l'intervention des courtiers est purement facultative, et qu'aucune loi ne soumet à une formalité quelconque le contrat d'affrètement. On pouvait donc s'en passer, et employer au nolisement les Officiers d'administration qui s'étaient déjà fort bien acquittés de cette tâche, en maintes circonstances. —Le Trésor s'en serait fort bien trouvé. — Mais, quoi qu'en dise l'important M. Pâris, les Officiers d'administration ont su conquérir une telle importance dans le rôle modeste qu'on leur a laissé, que l'Intendance met tous ses soins à les annihiler, de peur qu'ils ne la remplacent.

A Marseille même, sans utilité, l'Intendance prend pour intermédiaire, une puissante maison de commerce, la maison Pastré frères.

Ce négociant, dit avec raison M. le rapporteur, avait intérêt à faire hausser les prix du frêt, puisque sa commission était proportionnelle du prix de nolisement, 2 p. 0/0; « *d'autre part, il nolisait lui-même à l'Etat ses propres bâtiments.* »

Est-ce assez joli ?

Le chiffre des nolisements s'est élevé à près de 100 millions, et « *MM. Pastré sont restés libres d'exiger des armateurs telle* « *commission que de droit, selon les us et habitudes commer-* « *ciales.* »

Qui a payé ?

L'Etat, toujours l'Etat, c'est-à-dire le contribuable !

Or il n'existe pas à Marseille de tarif pour fixer le chiffre de la commission.

Voici qu'elle a été la conséquence de cette façon de procéder :

« MM. Pastré se sont considérés comme les courtiers de l'E-
« tat, et ont reçu une commission égale au courtage des cour-
« tiers, de telle sorte que, pour tous les navires nolisés à Mar-
« seille, le prix du frêt s'est trouvé grévé au *minimum* de
« 4 p. °/o de frais accessoires. »

Soit *quatre millions* au moins dépensés inutilement ! ! !

MM. Pastré ont été chargés aussi des affrètements à l'étranger et notamment en Italie. Ils ont opéré presque exclusivement

à Gènes, mais par l'intermédiaire d'un commissionnaire, courtier à Marseille, qui a pris lui-même un autre commissionnaire à Gènes, qui a signé les conventions des chartes-parties, au nom de MM. Pastré frères. Celui-ci, en bon parent, a choisi un autre intermédiaire, son frère. *De telle sorte que quatre commissionnaires sont intervenus, pour le nolisement d'un même navire ! soit* 8 p. °/₀ *de frais accessoires*, qui plus tard, ont été réduits à 7 p. °/₀, et enfin à 6 p. °/₀ par suite de la suppression du courtier de Marseille.

Nous ne suivons pas le Rapporteur dans tous les détails des négociations. Il faudrait pour faire la lumière complète, copier textuellement son remarquable et consciencieux travail. Constatons avec lui, seulement, que « *les chiffres du courtage et* « *de la commission n'apparaissent nullement dans les dépenses* « *soldées par le Trésor.* »

« Le salaire des mandataires de l'Etat était donc variable, « occulte et payé par la partie adverse. » C'est-à-dire les commissionnaires *a qui on faisait des avances*, à cet effet.

« C'est ainsi qu'on a procédé non-seulement à Marseille, « mais à Constantinople, à Kamiech, et sur tous les points où « on a eu recours à des intermédiaires salariés. »

Le Rapporteur résume cette partie de son travail par les chiffres suivants :

Payé par le Trésor	100,000,000 fr.
Payé en réalité aux capitaines	95,000,000
Dont le 5 p. °/₀ aurait été de	4,750,000
TOTAL.	99,750,000
Différence au préjudice du Trésor, réalisée par les courtiers et par les commissionnaires.	250,000

« Le mode de rémunération employé l'égard de la maison « Pastré a soulevé de vives réclamations de la part de la Cour « des Comptes. »

ANGLETERRE

MM. Pastré nolisent aussi en Angleterre.

Droit de courtage 5 p. °/o, soit.	1,207,903 fr. 85 c.
Plus une commission de banque de 1 p °/o, soit.	483,161 54
TOTAL.	1,691,065 39

CONSTANTINOPLE

Un simple négociant, M. Bœuf, est chargé des nolisements avec 3 p. °/o de commission.

Ce droit est étendu aux additions, aux chartes-parties ayant pour but de faire continuer le voyage aux navires nolisés, et au renouvellement des chartes-parties. On dissimulait ces clauses onéreuses pour le Trésor, par de prétendus services que devait rendre le commissionnaire.

KAMIECH

Dans ce port, point d'intermédiaire. C'est l'Intendance qui nolise directement ou plutôt qui utilise des navires disponibles déjà nolisés. Cela n'empêche pas qu'une commission de 2 p. °/o soit allouée à deux capitaines, les sieurs Badille et Boujonnier, *comme chargés des nolisements et des débarquements des subsistances militaires.*

M. le Rapporteur en critiquant vivement ce mode de procéder, et le choix au moins singulier des courtiers, dont les intérêts étaient diamétralement opposés à ceux du Trésor, fait observer que le sieur Badille était capitaine d'un navire appartenant à la maison Pastré, navire d'un fort tonnage, *la Golgonde*, qui a été immobilisé comme magasin pendant un an, et payé au prix de 34 fr. le tonneau de jauge, tandis que les autres navires magasins dans le même port, recevaient 20, 18 et même 15 fr. par tonneau.

Le sieur Boujonnier était moins rétribué, 21 fr. par tonneau. Mais il est resté à Kamiech avec son bâtiment, *Narcisse-Maria*, depuis *le* 23 *octobre* 1854, *jusqu'au* 16 *juin* 1856.

Ces deux capitaines ont touché pour leurs prétendus services plus d'*un million* !

GALLIPOLI, VARNA, BOURGAS

Droits de commission de 3 et 2 p. 0/0 payés abusi aux capitaines pour nolisement et surveillance de la

CHAPITRE III.

§ 1. Nolis des navires au mois, fixé sur la navires par tonneau de jauge.

Il faut remarquer que :

110 à 125	tonneaux autrichiens		représente
120	id.	romains	id.
120	id,	toscans	id.
115	id.	napolitains	i

Il n'a pas été tenu compte de ce a payé comme si les navires éta

Enfin le même navire a été différentes, chaque fois qu'il des pertes énormes qui se la *Vila*, autrichien, à la *qu'une erreur de* 100 *t la contenance du nav*

Il en a été de mê la jauge officielle *plousin*,. le *Pér*

Cette erreur les navires

§ 2. C été dé gés, *le P*

E



...res *mal donnés*, comme une ...bles pour le Trésor.

...40, 60 et 80 jours à prendre ...bre de 9, ont stationné sur lest ... et 193 jours!

...res représentant 64,027 tonneaux . . . . . . 10,745,078 f. 80

...le service de ces bâtiments s'élève . . . . 81,910 se

...er et décharger, dép.	3,967,892 f.	50
...avec charge. . . .	3,859,938	60
...sur lest.	2,121,937	10
...relâcher.	144,680	50
...ationner sur lest. . . .	649,684	00
Total.	10,744,132	70
...près	946	10
...dépense totale.	10,745,070	80

...ède ne s'applique qu'à des navires de 177 ton...ce moyenne, qui pouvaient se charger et se dé...rapidement.

...es parlent trop éloquemment pour qu'il y ait lieu ...s réflexions !

... *Ordres mal donnés.* Ce fait s'est produit fré...nt. Il faudrait copier ces deux paragraphes en entier ...en comprendre combien de fausses manœuvres ont été ...ites par l'Intendance.

***Trésor a payé* 1,842,000 *francs pour renvois inutiles à ...seille de batiments sur lest de juin* 1854 *à juillet* 1855.**

...e même fait s'est produit de nouveau, mais en sens in...rse lors de l'évacuation de la Crimée.

Pour un seul navire, *l'Oronocta*, la perte pour le Trésor s'élève à 10,353 fr.



2

CHAPITRE IV.

NOLIS AU MOIS.

Ce système ne pouvait être utile, que jusquà ce que les points de ravitaillement fussent déterminés. Il n'est point en usage dans le commerce, et il entraine une foule d'abus. Il devait donc être supprimé le plus promptement possible.

§ 1. Les capitaines étaient intéressés à agir avec la plus grande lenteur, et à employer toutes les fraudes qui pouvaient prolonger leurs traversées.

Il en est résulté des voyages de 58, 59, 60, 63, 75, 89 jours de Marseille aux Dardanelles, qui devaient s'effectuer en 30 *jours*.

Celle de Gallipoli à Kamiech, qui demandait habituellement 15 *jours* a été de 42, 43, 54 et 60 jours!

Celle de Marseille à Kamiech évaluée à 45 jours s'est prolongée jusqn'à 86, 87, 90 et 106 jours!

Un très grand nombre de faits de ce genre se trouvent consignés dans l'Etat n. 11.

Ces navires relâchaient un peu partout; ces relâches ont varié de 25 à 81 jours pour les navires: *Eté*, *San-Gian-Baptiste*. *Antonietto*, *Amalia*, *et Michael-Angelo*.

On pouvait remédier à ces abus par des retenues sur le frêt, mais l'Intendance a eu rarement recours à ce moyen.

Le capitaine de l'*Eté* a subi 500 francs d'amende seulement pour avoir mis 130 *jours* pour effectuer la traversée de Marseille à Kamiesch, au lieu de 45 jours. Plusieurs autres ont été frappés de retenues analogues pour le même motif. D'autres, malgré la constatation du fait, n'en ont subi aucune, notamment le *San-Andréa*, dont le capitaine a été seulement blamé pour avoir mis 86 *jours* pour se rendre de Marseille à Kamiesch.

Ces abus n'ont été réprimés qu'en 1856, et encore!

§ 2. Dans ce paragraphe, le rapporteur signale le temps énorme employé aux chargements et déchargements; celui qui a été perdu en stationnements sur lest dans les ports, *et enfin*

les voyages inutiles résultant d'ordres mal donnés, comme une cause nouvelle de pertes considérables pour le Trésor.

Quatre navires ont mis 83, 49, 60 et 80 jours à prendre charges ! Quelques-uns, au nombre de 9, ont stationné sur lest 45, 63, 64, 70, 73, 85, 90. 100 et 193 jours !

Le service exécuté par 361 navires représentant 64,027 tonneaux a coûté. . . . . 10,745,078 f. 80

Le nombre de journées de service de ces bâtiments s'élève à . . . . 81,910 se décomposant ainsi :

Temps employé à charger et décharger, dép.	3,967,892 f.	50
— de navigation avec charge. . . .	3,859,938	60
— de navigation sur lest.	2,121,937	10
— employé à relâcher.	144,680	50
— employé à stationner sur lest. . .	649,684	00
Total.	10,744,132	70
Egal à 946,10 près	946	10
A celui de la dépense totale.	10,745,070	80

Ce qui précède ne s'applique qu'à des navires de 177 tonneaux de portée moyenne, qui pouvaient se charger et se décharger très-rapidement.

Ces chiffres parlent trop éloquemment pour qu'il y ait lieu de faire des réflexions !

§§ 3 et 4. *Ordres mal donnés*. Ce fait s'est produit fréquemment. Il faudrait copier ces deux paragraphes en entier pour bien comprendre combien de fausses manœuvres ont été prescrites par l'Intendance.

Le Trésor a payé 1,842,000 *francs pour renvois inutiles à Marseille de bâtiments sur lest de juin* 1854 *à juillet* 1855.

Le même fait s'est produit de nouveau, mais en sens inverse lors de l'évacuation de la Crimée.

Pour un seul navire, *l'Oronocta*, la perte pour le Trésor s'élève à 10,353 fr.



CHAPITRE V.

NOLIS AU VOYAGE.

« Le nolis au voyage entraîne moins d'abus que le nolis au « mois, mais à la condition que le temps consacré au charge- « ment et au déchargement n'excède pas les jours de staries, « c'est-à-dire les délais accordés par les chartes-parties pour « procéder à ces opérations, sinon, le nolis au voyage, donne « lieu au paiement de jours supplémentaires appelés sursta- « ries, qui ne sont à vrai dire, qu'un nolis au jour, nolis « d'autant plus cher, que le navire étant sous le coup d'un « licenciement immédiat, le prix de la surstarie est réglé en « conséquence »

§ 1. « Pendant toute la durée de la guerre, ce n'est que « par exception, et pour des transports d'hommes et d'animaux, « que des navires nolisés au voyage, n'ont pas donné lieu à « des surstaries : Ce fait provient des lenteurs apportées dans « le chargement et le déchargement des bâtiments, qui sous « ce rapport se sont trouvés dans les mêmes conditions que les « navires nolisés au mois. »

Par exemple, les frais de surstarie se sont élevés à 61,000 fr. pour le navire *Lady-Falkland*, et à 74,250 pour le *Samuel*.

Il faut ajouter à cela des pertes énormes supportées par le Trésor, pour avaries ou déperdition des denrées apportées par ces navires.

Le Rapporteur constate que 374 voyages ont occasionné une dépense de 3,726,716 fr. pour surstaries. *Et ce résultat ne porte que sur une partie des affrètements de* 1855 *seulement* !!!

Quelques navires ont été loués au mois pour être affectés au service dit de magasin-flottant, au lieu de laisser courir les surstaries. Ce n'était en fait, qu'un moyen de déguiser les surstaries énergiquement blâmées par le ministre.

Rapport officiel, page 60. — Le *Souhouleti-Bahri* prend à Varna de l'orge, est remorqué et arrive à Kamiech *le* 6 *octobre* 1854. Il est relevé *après* 82 *jours de stationnement* sur Constantinople avec son chargement qui avait été refusé, attendu que l'orge n'était pas criblée. Il arrive *le* 6 *jan-*

La dépense occasionnée par cette nouvelle combinaison ne figure pas dans le chiffre indiqué ci-dessus. Un nombre considérable de navires ont été nolisés uniquement pour servir de magasins flottants. Après la prise de Sébastopol, au 1er octobre 1855, leur ensemble présentait le chiffre respectable de 56,000 tonneaux dans le port de Kamiech seulement.

L'Intendance explique ces faits déplorables, par la difficulté de se procurer des moyens de débarquement dans le port de Kamiech. Or le service de débarquement représente un chiffre de 32,000 *journées* par mois! On voit ce que vaut cette justification qui n'est pas admise par M. le Rapporteur.

« L'enquête a révélé, dit-il, plusieurs faits qui expliquent « la réunion dans la rade de Kamiech, d'un si grand nombre de « navires, les uns en surstaries, les autres comme magasins. »

« Ces navires n'avaient à bord que des chargements incom« plets, de plus ces chargements, au lieu d'être mis à terre en « une seule opération, étaient débarqués au fur et à mesure des « besoins. »

« Enfin, le licenciement des navires n'était parfois signifié au « Capitaine que plusieurs jours et même plusieurs semaines « après le déchargement effectué. »

---

vier 1855 à Constantinople où l'on est obligé de le décharger, de cribler l'orge et de le recharger de nouveau. Ces trois opérations prennent *un délai de* 47 *jours* ; enfin il reporte son même chargement à Kamiech, où il est déchargé *en avril* 1855.

Rapport officiel, même page. — Le *Trois JeanBaptiste* part de Gallipoli le 13 *juillet* 1854 avec un chargement de blé pour Chari-Chabon (port de la mer de Marmara), où il arrive le 20 juillet. Il y passe 28 *jours*, pendant qu'on décharge le blé et qu'on le recharge après l'avoir fait moudre; expédié sur Varna avec la farine, il emploie 48 *jours* à la traversée ; 78 *jours après* l'arrivée du navire, on s'aperçoit que la farine n'est pas blûtée, et on le renvoie à Constantinople. A Constantinople, on constate que la farine est *dévorée par les rats* ! Le navire stationne 54 *jours* à Constantinople, puis est relevé sur Marseille où il est licencié le 20 *avril* 1855, après une traversée sur lest de 54 *jours* !

A quel chiffre se monte la dépense en pure perte pour le trésor, pour le bâtiment et pour la cargaison ?

Et il fallait payer naturellement jusqu'à signification du licenciement.

Pour 138 navires, la perte pour le Trésor, motivée par les faits qui précèdent, s'est élevée à 174,000 francs !

Toujours des bagatelles comme on peut le voir.

Que serait-ce si la lumière avait pu se faire complète sur toutes les opérations?

§ 2. Le Ministre s'étant ému du chiffre énorme payé comme surstaries, l'Intendance a supprimé le mot mais elle a soigneusement conservé la chose, jusqu'à l'évacuation de la Crimée. Elle substitua le mot *magasin* à celui de *surstaries*. Voilà tout. Le ministre a-t-il été satisfait?

Elle a fait à Kamiech des nolis au mois, puis au voyage pour le même navire. Le nolis au mois comportait tout le temps du chargement, *sans en défalquer les jours accordés gratuitement* pour cette opération, pour les chartes parties.

Le rapporteur signale 51 navires qui se sont trouvés dans ce cas, et la perte pour le Trésor qui s'est élevée pour quelques-uns à : 2.196 fr.; 2,310 fr.; 2,334 fr.; 4,299 fr.; 4.960 fr. par navire.

§ 3. Des navires ont été affrétés à *Kamiesch* sur lest, pour aller prendre charge *soit en Algérie, soit à Marseille*. Cette merveilleuse combinaison coûtait de 79 *à* 104 *francs le tonneau*, au lieu de 40 à 50 francs qu'on eût payé en nolisant les navires à Marseille ou en Algérie. Il est vrai que ces navires arrivant en Algérie trouvaient le plus souvent les magasins vides, parce que l'administration militaire, dans notre colonie, s'était procuré des bâtiments sans songer à ceux de Kamiech, qui ont dû attendre leurs chargements 43, 56, 58 et même quelquefois 76 *jours* !

D'aucuns relevaient de port en port, jusqu'à ce qu'ils eussent trouvé à prendre charge !

§ 4. Un abus qui a été signalé à la Commission, c'est que la plupart partaient avec *un chargement inférieur à leur jauge*.

« Cette circonstance, dit M. le Rapporteur, a accru la dé-
« pense des transports maritimes *dans une proportion incal-*
« *culable* ! »

Relevons les résultats généraux.

Le prix de transport d'*un quintal de foin* d'Enos à Kamiech s'est élevé de 60 *à* 70 *francs* !

Le transport d'un cheval de Marseille à Kamiech a coûté jusqu'à 1,400 *francs* !

Le quintal de paille de Constantinople à Kamiech 40 *francs* ; celui d'un quintal de bois 20 *francs* !!!

C'est vraiment bien la peine d'avoir un corps spécial de direction et de contrôle !

Enfin, le prix de transport d'*une brique* de Constantinople à Kamiech *un franc* !

Après cela tirons l'échelle.

CHAPITRE V.

NOLIS AU TONNEAU DE PORTÉE.

Ce nolisement était le plus favorable aux intérêts du Trésor. On évitait ainsi les accroissements de dépenses provenant de l'insuffisance du chargement. *Cependant on a trouvé des navires nolisés au tonneau qui ont été payés d'après un tonnage conventionnel supérieur au tonnage réel* !

Ex. : Le *Courrier* payé pour 288 tonneaux n'en contenant que 225.

Baric payé pour 270 tonneaux n'en contenant que 249, et le chargement réel n'était que de 174 tonneanx.

Nicolino payé pour 440 tonneaux n'en contenant que 325.

Spéculation et *Horgen* sont dans le même cas.

La raison donnée est que le capitaine ne devait point être responsable de ce que l'Administration militaire n'avait pu, malgré ses réclamations, lui donner un chargement complet ! La raison est-elle assez mauvaise?

Il y a eu là, comme partout, incapacité ou dilapidation. Les surstaries n'ont pas manqué non plus; mais qu'importe, le Trésor public n'est-il pas *inépuisable*?

CHAPITRE VII.

TRANSPORT DES BESTIAUX.

Ce transport a coûté des sommes considérables, qui se sont accrues par la mortalité et le dépérissement des animaux.

Le Rapporteur a constaté des faits étranges, qu'un homme doué du simple bon sens n'eût pas tolérés, si ignorant qu'il pût être des règles administratives.

Nous les résumons.

Nos lecteurs en tireront les conséquences.

Les navires qui les ont transportés ont été nolisés au mois, au voyage et au tonneau de portée, c'est-à-dire à la tête débarquée vivante.

Pourquoi ces trois systèmes ?

Le même navire ayant été nolisé suivant deux modes différents, on a pu comparer les avantages d'un système sur l'autre.

Le meilleur de tous était évidemment le dernier.

Dans les deux premiers, on constate qu'un bœuf occupait un espace équivalant à 6, 8 *et* 9 *tonneaux* !

Dans les nolis à la tête, cet espace est de 2 *tonneaux* seulement.

Relevons des résultats éminemment curieux :

Le *Phœbé*, vapeur anglais nolisé au mois, transporte 242 *bœufs*.
Nolisé ensuite à la tête, 620 *bœufs*.

Le *Bon Père*, l'*Alma*, le *Père des Braves*, les *Trois* donnent des résultats analogues.

De Bourgas à Kamiech, un bœuf est payé 45 *francs* dans le nolis à la tête.

Rapport officiel, page 164. — Des navires furent envoyés à Rhodes pour prendre des bœufs. Lorsqu'ils arrivèrent à destination, le troupeau qui les attendaient *depuis longtemps* était considérablement diminué, de sorte que des navires *revinrent à vide*. De son côté, le fournisseur, dont le troupeau avait été atteint d'une épizootie meurtrière, par suite du prolongement de son séjour dans le pays, réclama *des indemnités considérables, qui lui furent payées par l'Etat.*

De Bourgas à Kamiech, un bœuf est payé 260 *francs* dans le nolis au voyage.

Ceux embarqués à *Macri* ont coûté *plus de* 450 *francs* de transport par tête.

Mêmes résultats pour *Rhodes*. Voilà de la viande à bon marché !

Notons que le nolis à la tête n'a eu lieu qu'*exceptionnellement*.

§ 2. Par le fait de l'Intendance, beaucoup d'animaux ont succombé, parcequ'elle les laissait stationner longtemps à bord, soit après le chargement, soit avant le débarquement. Le retard était quelquefois de plusieurs semaines. Le *Maximian* a perdu ainsi 34 bœufs, et le *Courrier de Liverpool* 63.

Pour intéresser le capitaine à la conservation des bestiaux, on lui a accordé une gratification à des conditions déterminées. On en a payé à la fois au capitaine et à l'équipage, malgré les termes de la convention.

Comme MM. de l'Intendance sont généreux, quant c'est l'Etat qui paie !

Un grand nombre de ces doubles emplois a été relevé par M. le Rapporteur.

Le poids des bestiaux, au départ et à l'arrivée, a donné les résultats les plus invraisemblables.

Des moutons auraient pesé jusqu'à 200 *kilogr.!* Il est vrai que nous sommes dans le pays de la Toison-d'Or.

Des bœufs auraient atteint 1,200 *kilogr.*!

D'autrefois, l'amaigrissement a été de 100 à 150 kilogr., soit la moitié du poids de l'animal.

Enfin, dans d'autres traversées, les poids des animaux se seraient accrus jusqu'à 92 kilog. par tête !

Tout cela est-il possible ? N'est-ce pas une dérision qu'une pareille administration ?

CHAPITRE VIII.

CLIPPERS ET VAPEURS.

MM. Pastré ont nolisé ces navires en Angleterre, pour une période de six mois au moins, qui s'est prolongée pour la plupart jusqu'à 15 et 18 mois ! *Il fallait mieux les acheter de suite.*

Quelques-uns portant de 4 *à* 5,000 *tonneaux* ont été payés jusqu'à 200,000 fr. par mois.

La date de l'arrivée à Marseille de ces bâtiments voyageant sur lest, ou avec un chargement de charbon n'a pu être constatée, on n'a pu savoir non plus ce qu'était devenu le charbon.

Un état prouve que la moyenne de leur arrivée à Marseille après l'affrétement, a eu lieu 56, 58 et 65 jours après les affrètements. La durée moyenne de leur navigation d'Angleterre à Marseille devait être de 21 *jours* pour *les clippers*, bâtiments à voiles, *et de* 10 *jours pour les vapeurs qui ont employé le même temps que les voiliers.* De plus, le stationnement a été *d'un mois* environ à Marseille. Leur chargement consistant en hommes et en chevaux devait être effectué *en* 48 *heures.*

§ 1. *Faits spéciaux aux clippers*, *service exécuté par* 19 *clippers.*

Nombre de journées employées . . . . 5,620 jours.

Stationnement sur lest	664 jours,	soit 11 j.	63 p. 0/0
Temps employé à charger et à décharger	2469	id.	43,93 p. 0/0
Temps employé à naviguer sur lest ou avec charge	2416	id.	42,98 p. 0/0
Temps employé en relâche. .	81	id.	1,45 p. 0/0

Rapport de la commission, page 165. — Il est fâcheux que l'emploi du nolis au mois ait intéressé les capitaines à prolonger leur traversée, de telle sorte qne les animaux qu'ils allaient prendre n'*existaient plus à leur arrivée*. Les inconvénients inhérents à ce mode d'affrétement ont donc eu, dans l'espèce, des conséquences *particulièrement regrettables*... (Il n'était pas mort moins de 100 bœufs sur 250.).

Ce résultat est à peu près identique à celui qui a été constaté pour les autres bâtiments. Cependant l'Intendance prétend qu'elle avait réservé son personnel militaire, pour le déchargement exclusif des clippers et des vapeurs.

Ces résultats ont été constatés sur les navires suivants : *Switsur*, *Saladin*, *Sumroo*, *Gréat-République*, *Hamillet*, *Emma-Jeanne*, *Rattler et Balance*. Leur chargement a été souvent insuffisant.

§ 2. *Vapeurs*. Ces navires ont été employés soit comme transports, soit comme remorqueurs.

Le travail pour 46 navires donne les résultats ci-après.

Journées employées total.	11,785		
id. id. en stationnement sur lest.	1,584	soit 13,44	p. 0/0
Journées employées à charger ou à décharger	4,502	38,20	p. 0/0
Journées employées à naviguer avec charge ou sur lest.	5,098	43,25	p. 0/0
Journées employées en relâche	601	5,09	p. 0/0

Résultats presque identiques à ceux obtenus pour les autres navires.

L'emploi n'est pas plus judicieux, seulement la dépense est plus considérable.

Pertes constatées :

Le Pactolus	nolisé à	87,000 f.	p. mois	stationne sur lest	28	jours à Kamiech.
L'Harmonia	id	124,400 f.	id.	id.	16	jours.
Le Glascow	id.	136,000 f.	id.	id.	11	id.
	id.	id.	id.	id.	11	id.
	id.	id.	id.	id.	19	id.
Le New-York			stationne à Marseille		19	id.
L'Isabelle-Croll			id. Constantinople		44	id.

pour charger une cargaison débarquée en 8 jours à Kamiech.

Nous en passons pour arriver à *l'Européan*, nolisé à 136,000f. par mois, qui passe 31 *jours* à charger à Constantinople une cargaison débarquée à Eupatoria en 13 jours.

Enfin leur chargement était souvent incomplet :

Le navire *France* porte	en mai 1855,	255	malades,
id.	en juin 1855,	413	id.
Parana	en juin 1855,	255	id.
id.	en août 1855,	344	id.

etc., etc., etc.,

Notez qu'en même temps, ces navires insuffisamment chargés *donnaient la remorque à des voiliers dont ils auraient pu porter toute la charge.*

Il y a donc eu deux navires au lieu d'un, et perte de vitesse et par conséquent de temps dans la traversée.

Sont dans ce cas,	l'Européan	remorquant	l'Andalousie,
	le Glascow	id.	le Gange,
	Lady-Jocelyn	id.	le Loch-Libo,
	Napoléon III	id.	l'Empire-Queen,
	Comte di Cavour	id.	l'Asteria,
	St-Patrick	id.	le Brittania,
	Columbia	id.	le Bernard,
	City-of-Baltimore	id.	le Ganntlet.

Mais il y a mieux; *le* 10 *mars* 1856, six jours avant la signature de la paix, l'Intendance renouvelle les chartes-parties de navires dont le nolis expirait *le* 30 *avril* 1856 seulement, et cela pour un terme de *six mois*, du 1er mai au 31 octobre. Pourquoi ? Parce qu'elle avait accumulé à Kamiech des monceaux de denrées hors de proportion avec les besoins.

Ne pouvant les utiliser pendant toute cette période, elle les licencie *avec indemnité* :

Le Napoléon III	touche	4,500 francs.
Queen of Clippers	id.	33,330
Calédonia	id.	59,793
Nicolaï 1er	id.	52,400
Persian	id.	9,100
	Total :	205,623 francs.

de perte.

MM. de l'Intendance se sont aussi adjugé des vapeurs pour des missions.

On en cite même un qui a été nolisé pour le logement d'un

de ces fonctionnaires qui l'a habité un mois, *soit* 30,000 *fr. pour frais de cette habitation originale.*

L'Express, *de* 900 *tonneaux*, est mis à la disposition de M. Blondeau, sous-intendant militaire, pour le porter à *Alexandrie*, *Beyrouth* et *Salonique*, *frais payés pour cette mission*, 91,627 *fr.*, *sans compter le prix du charbon* ! !

Le Cosmopolitan, reçoit M. *Dubut*, Sous-Intendant, pendant 27 jours pour le porter à Alexandrie.

Le Paris reçoit M. *Le Cauchois-Ferrand*, du 11 mars au 2 juin pour faire une tournée.

Le Columbian, coûtant 117,000 *fr. par mois*, fait un voyage exprès pour rapatrier 48 *passagers* (*Intendants-militaires*, *leur famille et leurs ordonnances*). On voit que leurs *Compagnes d'élite* coûtent cher.

(Ce navire avait transporté 1928 militaires dans un précédent voyage). *Il relâche à Naples deux jours*, *probablement pour l'agrément particulier de MM. les Intendants et de leur famille.*

Nous passons, pour ne pas augmenter l'aridité de cette monotone énumération.

L'emploi des remorqueurs n'a pas été mieux dirigé. Il donne lieu à des critiques assez graves.

80 navires par exemple ont été remorqués aux frais de l'Administration, sans qu'on puisse invoquer l'urgence; et il en est souvent résulté encombrement à Kamiech, impossibilité de débarquer immédiatement, et par suite de fortes surstaries qui ont pu atteindre le chiffre de 71 *jours* pour un même navire.

Enfin on a été jusqu'à faire remorquer aux frais de l'Etat, des navires licenciés à Kamiech.

Abrégeons. Mais avant de clore ce chapitre, citons un fait qui ne se trouve relaté ni dans le rapport de la Commission, ni dans le projet du Rapporteur, mais dont l'exactitude ne peut faire aucun doute pour nous.

Le vapeur *Marie*, de la compagnie Frayssinet, est nolisé à 17,000 *fr.* par mois, il jauge 200 tonneaux ; il part avec 3500 *kilogs* d'habillements, complète ce qu'il lui faut de charge avec du lest et revient 6 *mois* après, avec un chargement aussi im-

portant et le même lest ! On lui fournit de plus le charbon ! Le fret payé est plus élevé que la valeur du navire !

En voilà une administration !

CHAPITRE IX.

TRANSPORTS EN 1856.

On renvoie en 1856, à l'évacuation de la Crimée,

1° Les navires poudriers, c'est-à-dire magasins à poudre, à Marseille. Cette mesure reçut un commencement d'exécution dès le 11 avril, mais elle fut si mal appliquée, que *plusieurs de ces navires ne reçurent leur ordre de départ que vers le 6 juin.*

Pour un seul navire, *la Virginia*, la perte pour le trésor est de 17,000 *francs* !

Et le débarquement s'est fait attendre pour plusieurs pendant 2 mois, à cause de l'encombrement du port.

On songea aussi à renvoyer à Constantinople et à Marseille les nombreux approvisionnements de Kamiech, mais *on oublie* de faire cesser les arrivages dans ce port.

Ex..: *Le Temps* arrivait à Kamiech *le 24 mai* venant de *Constantinople.*

Le Macédonia y arrivait le 6 juin avec des farines chargées à Varna ! Mêmes faits à relever pour *l'Eli, le George.*

Un état spécial contient un assez grand nombre de navires qui ont été aussi judicieusement utilisés.

L'ordre fut donné *le 14 mai* de suspendre tout envoi de foin à l'armée par suite de la cession des chevaux au gouvernement turc. Quinze jours s'écoulèrent avant que l'Intendance songeat à l'exécuter.

Pendant ce temps les surstaries s'accumulèrent. A leur arrivée à Kamiech des navires dont le frêt s'élevait jusqu'à 10,000 f. furent licenciés *sans avoir rendu aucun service.*

Les envois d'Afrique furent continués, pour les foins, jusqu'au 21 mai, bien qu'on put prévoir qu'ils n'arriveraient guère

qu'en juillet à Kamiech, c'est-à-dire après l'évacuation complète de la Crimée.

Le Ministre de la guerre donna l'ordre à l'Intendant à Constantinople d'arrêter ces navires, de les décharger promptement, enmeuler le foin, et d'empiler les orges.

Cependant il est établi que 142 *navires* ont été gardés à Constantinople comme magasins à foin. Ils jaugeaient 41,236 tonneaux ; leur chargement n'était que de 30,856 tonneaux, d'où un vide de 10,380 tonneaux.

La dépense pour ce magasinage inutile s'élève à 989,609 *fr.*!

On ignore ce que sont devenus les foins !!!

Les mêmes faits se sont produits pour l'orge et l'avoine.

Sur 90 navires chargés de cette denrée, stationnant à Constantinople, 21 seulement furent déchargés avant le 1er juin.

La dépense inutile de magasinage s'élève à 672,800 *fr.*

Nous relevons comme on le voit, des bagatelles.

Nous en passons et des meilleurs, pour ne pas allonger par trop cette fastidieuse énumération. Aussi bien la lumière doit être faite, quoiqu'il soit impossible de dire combien de millions ont disparu dans le mouvement *si intelligemment* dirigé d'une pareille masse de navires.

CHAPITRE X.

FOURNITURES AUX NAVIRES.

Charbons.—Le charbon a été remboursé aux navires qui s'en fournissaient d'après des clauses insérées dans les chartes-parties; le plus souvent il a été fourni par l'État, mais dans des conditions très diverses, qu'il serait trop long d'énumérer.

Sauf la clause de fourniture sans limite qui a existé, il était indispensable de fournir des comptes rigoureux pour justifier la consommation.

La Commission n'a pas été plus heureuse que précédemment dans ses demandes de justification Le relevé général qui lui a été donné indique par navire la quotité de la livraison faite à

chaque vapeur, pendant tout le temps qu'il a été employé, *sans distinction de jour, de mois ou d'année* !

Tirez-vous de là si vous pouvez !

Et notez qu'un même vapeur a été nolisé plusieurs fois et à des conditions différentes.

204,000 *quintaux de combustible* ont été livrés par le comptable de Constantinople, sur récépissé de deux individus se disant capitaines au long cours, sans qu'on pût savoir à quel navire ils ont été distribués.

L'Intendance a admis sans difficulté cette manière de procéder : les deux soi-disant capitaines n'ont eu à fournir aucune justification de l'emploi du charbon.

FOURNITURES D'EAU.

La plupart des chartes-parties mettaient à la charge des capitaines la fourniture de l'eau aux animaux embarqués. Cependant, jusqu'au 31 juillet 1855, l'administration à Constantinople a pourvu au transport de l'eau et des fourrages à bord des navires écuries. Et l'Intendance a trouvé encore en cette circonstance à faire une grande affaire.

Un marché passé avec un sieur Calavassy pour cette opération, fut l'objet de vives critiques de *la part du chef de centralisation*. Il entraîna une dépense de 202,100 *francs* pour l'exercice de 1855 seulement. Cette dépense fut payée, mois par mois, *sur simple mandat de l'Intendant*, et ne parut pas suffisamment justifiée au chef de centralisation, qui formula des observations;

Rapport officiel, page 150. — Des cargaisons de charbon achetées par l'administration, ont été *oubliées* dans le port de Constantinople.

Le capitaine du *Falcon* dut vendre le charbon qu'il portait, après avoir fait les publications d'usage, et après un délai de 40 *jours*, pour se couvrir de son fret. L'arrivée du *Falcon* était annoncée *dès le* 10 *mars;* la vente fut faite *le* 29 *mai seulement*, *et le fret fut payé jusqu'au* 21 *juin*. La vente produit 29,250 *francs;* le fret s'élevait à 30,415 *francs*, et l'Etat dût payer au capitaine un supplément de 1165 *francs*. Cette dépense, ajoutée au prix du charbon acheté sur connaissement *et non reçu*, constitue une *perte sans compensation*, dont le montant doit être bien élevé.

mais le sous-intendant passa outre, en prenant le parti du fournisseur. C'est la règle, inclinez-vous !

Seulement, la grande Commission d'Aix, toute bourrée de membres de l'Intendance, a exprimé ainsi son opinion sur la conduite intègre et courageuse du chef de centralisation : « *Il « eût mérité que ses fonctions lui fussent retirées immédiate- « ment et qu'on le fît embarquer.* »

Et on ose écrire de pareilles choses !!.

CHAPITRE XI.

COMPTABILITÉ.

La vérification a été impossible, vu l'absence de nombreuses et importantes pièces justificatives, qui ont été en vain réclamées par la commission.

La comptabilité matières a donné lieu de constater de nombreux manquements dans les cargaisons. *Tout a passé sur le compte des déchets de route, et les capitaines de navires ont été bien et dûment exonérés de toute responsabilité* !

Le Trésor n'est-il pas assez riche pour supporter tout ?

A quoi sert donc votre comptabilité ?

Nous ne relèverons pas tous les manquements relatés dans le cours du projet de rapport.

La maison Pastré, au retour de Crimée, a eu de nouveau le privilége de régler le fret des navires nolisés, sans sa participation, qui transportèrent le matériel et les denrées expédiées sur Marseille. Elle a touché 2 0/0 pour cette inutile commission, sur le chiffre de 4,000,000, soit 80,000 *francs*.

Bagatelle !

Au paragraphe réservé à la comptabilité en deniers, le Rapporteur relève des pertes pour le Trésor s'élevant ensemble à 284,307 *francs 47 centimes*.

Bien entendu que ce résultat n'est que très-partiel, et que la vérification n'a pas été, sur ce chapitre, plus favorisée par la production des pièces indispensables.

Le rapport de la commission, que nous avons aussi sous les yeux, a été beaucoup moins accentué que le projet du rapporteur. Nous avons voulu nous enquérir des motifs de la modération infinie de la commission, et de l'absence d'un assez grand nombre de faits dans son travail définitif.

L'explication suivante, qui nous paraît plausible, nous a été donnée : c'est que dans un but facile à comprendre, M. le Sous-Intendant introduit dans la commission a su trouver un assez grand nombre de pièces jusqu'alors vainement réclamées, et justifier, vaille que vaille, une partie des opérations critiquées par le Rapporteur.

Il y a eu lutte vive entre ces deux membres de la Commission, et l'extrait suivant de la fin du travail lithographié de M. Ganderax, permettra d'en apprécier la gravité.

Nous allons citer textuellement :

« Nous croyons fermement avoir démontré que les mesures « prises par l'administration militaire ont été souvent mal « appréciées au rapport, *que celles qu'il trouve les plus mau-* « *vaises étaient souvent les meilleures*, que tout ce qu'il dit « d'*ordres mal donnés*, de *traversées en sens contraire aux* « *mêmes époques, par des cargaisons de même nature*, se trouve « réduit à *néant*, que par les faits qu'il signale à juste titre, « *jauge de navires*, *inconvénients des nolis au mois*, *charge-* « *ments incomplets*, *perte de temps dans les ports*, *avantages* « *du nolis à la tête*. . . . . tout cela était parfaitement « connu de l'Administration de la guerre, qu'elle a fait tout ce « qu'on pouvait attendre d'*hommes intelligents et dévoués*, et « *qu'en somme le rapport n'a rien à apprendre au Ministre* « *sur aucun point*. »

Voilà qui est parfait ! M. le Rapporteur qui, n'appartenant pas à l'Administration militaire, n'a aucune raison de lui être hostile, M. le rapporteur qui passe à juste titre pour un homme éminent, ne sait ce qu'il dit ! il a vu, le malheureux, des montagnes où il y avait des plaines !

La seule Intendance, cette perfection incarnée de l'humanité, seule infaillible et impeccable, qui aura quelque jour place au

calendrier, *a bien fait ce qu'elle a fait*, *et c'est parfait*, comme dit M. Eyroux.

N'est-elle pas la *force vive et l'intelligence de l'armée* ? C'est à faire lever les épaules de pitié !...

Le Ministre, le pauvre homme, a crû qu'il pouvait apprendre quelque chose, en dehors des savants de l'Intendance.

Le voilà rudement houspillé par un de ses inférieurs ! Faut-il le plaindre ou le blâmer, d'avoir toléré une pareille intempérance de langage ?

Qui prétendez-vous donc abuser, MM. de l'*Institution de salut public* ?

Le Ministre a si bien appris, malgré vos affirmations *hardies*, qu'il vous a enlevé, pour l'avenir, le nolisement des navires. Sa conviction a été plus loin, voyez ses dépêches n. 1910 du 3 juin 1859 et n. 2111 dn 13 juin à M. l'Intendant général Pâris, insérées dans notre dernier travail : *l'Intendance militaire en Italie*.

Mais, il y a bien autre chose à dire. Si la parole était donnée à tous les témoins de vos actes, votre langage serait bien humble, et votre défense bien difficile, allez ! Votre prétention d'honorabilité et de probité ne se sauvegarderait qu'en amoncelant, sur vos têtes, des preuves innombrables et terribles de votre incurable incapacité.

Nous ne serions nullement embarrassés de vous attaquer, et de citer des noms propres. Mais il paraît que vous êtes devenu le palladium de la société ! et la loi Bourdeau ne manquerait pas de nous atteindre. Et cette législation vous est plus familière que l'administration. C'est votre seule manière de répondre. Il est vrai que les autres seraient pleines de dangers pour vous.

Mais, Dieu merci ! l'armée suit avec quelque intérêt la discussion engagée. Elle voit avec satisfaction mettre au jour vos actes si méritoires, et l'heure de la réparation pour elle, est proche.

Transfuges que vous êtes de l'armée, elle ne tolérera pas que vous y rentriez par la fausse porte, pour l'opprimer par les procédés les plus tortueux et que vous usurpiez le commandement.

En dépit de l'assimilation que vous avez su acquérir, elle

ne verra jamais en vous du premier au dernier échelon de votre hiérarchie, de véritables officiers, des membres de l'armée.

Vous avez beau dire, vous n'êtes qu'un accessoire, et ne serez jamais qu'un accessoire.

Votre nom est *Intendance*, et vous prétendez être le maître de la maison ?

L'Intendant n'est-il pas et ne doit-il pas être le serviteur du maître ? et rien de plus ?

Or, qui doit être le maître dans l'armée, si ce n'est le commandement, dont un seul ordre met votre précieuse responsabilité à couvert ?

Allez, allez toujours, montez au Capitole ; votre chûte sera aussi lourde que vos prétentions auront été exorbitantes, et personne ne vous plaindra.

Nous n'avons parlé que des nolisements, voyons un peu s'il y avait mieux à faire pour assurer la subsistance de l'armée que ce qui a été fait.

Nous avons sur ce sujet, des données positives, et on verra si la lettre impériale que nous avons reproduite dans la brochure : « l'*Intendance militaire en Italie, Campagne de* 1859» n'a pas eu en vue la gestion de l'intendance en Crimée, quoiqu'il n'en soit pas fait formellement mention.

Quand l'armée était à Varna, avant l'embarquement pour la Crimée, l'Intendance eut une bonne inspiration, mais elle se borna, comme on va le voir à cette seule inspiration.

Une Commission fut envoyée en Bulgarie sur les bords du Danube, et dans la partie de la Moldo-Valachie non occupée par les Russes, pour rechercher les ressources locales.

Un Sous-Intendant M. B., était placé à la tête de cette commission. On trouva dans le pays, d'immenses et splendides troupeaux de bœufs et de moutons, que les propriétaires consentaient à livrer moyennant un prix, qui faisait ressortir le kilogramme de viande rendue à Varna, au chiffre de 20 *centimes*, M. B., passa des marchés provisoires, mais ils ne furent pas ratifiés par l'Intendant en chef ou par l'Administration de la guerre.

Pourquoi cela ?

Pourquoi, quand vous aviez à votre porte de si précieuses ressources, les avez-vous méprisées ?

Dites le si vous pouvez.

Non, il valait bien mieux aller chercher au loin, compromettre dans de longues traversées, la vie et la santé des animaux, s'exposer à toutes sortes d'infidélités, et finalement faire payer, la viande aux ordinaires du soldat, au prix de *un franc* environ le kilogramme. Il y avait là *de grandes affaires*, et vous les avez entreprises avec enthousiasme. Supputez, par la pensée, la différence des prix, et vous verrez combien de millions ont été ainsi gaspillés, dans une consommation journalière de près de 200,000 hommes, pendant 2 ans !

Tout a été fait ainsi.

Mais ce n'est pas tout; Kamiech est inventé ! On y accumule toutes sortes de denrées. Mais comme rien n'existe sur ce point, on conserve pendant des mois, un grand nombre de navires comme magasins, qu'il faut payer des prix énormes, ou bien on décharge les denrées dans les boues du port. Combien a-t-il été perdu ainsi de ces précieuses denrées ?

En fasse le compte qui pourra, si toutefois le compte peut être produit !

Nous ne citerons qu'un fait pour donner une idée du désordre qui a régné dans les comptes de l'Administration. On verra comment a procédé la fameuse Commission d'Aix, et combien d'officiers ont été *lésés* dans leurs intérêts par suite de ce désordre.

Un Capitaine d'Etat-Major reçoit en 1859 une réclamation de la *sublime* Commission, au sujet d'une somme de 800 fr. de vivres remboursables qu'il avait touchés dans le cours de la campagne. Eh bien ! cet officier avait payé, et avait fort heureusement pour lui conservé les reçus. S'il les avait égarés ou détruits, ce qui pouvait parfaitement arriver, il était condamné à payer une deuxième fois.

Combien d'officiers ont dû se trouver dans la dure obligation de payer deux fois parceque l'Administration militaire n'avait pas fait son devoir ? On les compte par centaines !

Quant aux fonctionnaires de l'Intendance, il n'en est pas

question : ils savent se mettre à l'abri de pareils accidents.

Et si nous parlions des dons nationaux répandus si libéralement par la nation sur son armée héroïque pour adoucir ses misères, que ne dirions-nous pas? Que sont-ils devenus? Qui les a consommés ?

L'armée qui devrait en savoir quelque chose n'en sait à peu près rien !

Il paraît que leur gestion a mérité quelque critique, puisqu'en 1859, on s'est bien gardé de suivre, pour leur emploi, les errements de la campagne de Crimée.

De quelque coté qu'on se tourne, il y a matière à blâme.

On citerait des montagnes de faits exhorbitants, mais il faudrait nommer les personnages, et ils sont *d'institution de salut public !*

Chapeau bas, s'il vous plait, devant cet honorable ! ou gare...

Si nos administrateurs ignorent l'administration, en revanche ils sont forts sur la jurisprudence Bourdeau.

Gardons donc le silence, puisqu'il n'y a rien de mieux à faire.

Que les témoins oculaires fassent appel à leurs souvenirs, et suppléent à ce que nous n'écrivons pas, et à ce que nous ignorons encore

---

Le département de la guerre a payé, pour les transports opérés par ses soins, dans la guerre d'Orient :

En 1854.	31,535,465 f.	77 c.
En 1855.	125,561,705	65
En 1856	64,221,336	44
Total.	221,318,507	86 se

décomposant ainsi :

Transports par terre. .	24,148,778	15	221,318,507 f. 86
Transports par mer. .	197,169,729	71	

Les chiffres applicables aux transports par mer se répartissent, pour

l'année 1854	26,803,820 f.	18 c.
1855	110,633,515	83
1856	59,732,393	70
	197,169,729 f.	71

La conclusion de tout ce qui précède est la même de celle de notre précédente brochure.

L'Intendance administre mal, parce qu'elle ne sait rien de la pratique administrative. Quand elle a beaucoup écrit et beaucoup signé, elle croit avoir administré ! mais, en fait, elle ne sait pas même faire arriver en temps utile, et faire voyager convenablement, ce que le Ministre met à sa disposition.

Que nos lecteurs veuillent bien nous suivre avec attention, et résumer dans leur mémoire, les pertes nombreuses subies par le Trésor dans le cours de cette campagne, et qu'ils nous disent à 50 millions près, s'ils le peuvent, quel en est à peu près le chiffre.

Pour nous, nous ne pensons pas que ce chiffre soit inférieur à 500 *millions* !

Et voilà la belle institution que l'Europe nous envie !

En vérité l'Europe est bien bonne, et si le fait est vrai, nous devrions bien être assez généreux pour mettre l'institution en ballot, et la lui expédier franco par les voies rapides.

Envoi de France ou d'Afrique en Orient :

369,268 hommes. — 41,974 chevaux. — 597,686 tonneaux de matériel.

Réexpédition d'Orient sur la France ou l'Algérie :

227,135 hommes. — 9,000 chevaux. — 126,850 tonneaux de matériel.

L'administration de la guerre a nolisé :

66 vapeurs, 22 grands clippers, 1198 navires à voile de toute dimension.

En outre les paquebots-postes des Messageries impériales transportaient des troupes et du matériel deux fois par semaine.

Ces divers navires ont transporté :

224,270 hommes. — 44,736 chevaux. — 601,251 tonneaux de matériel.

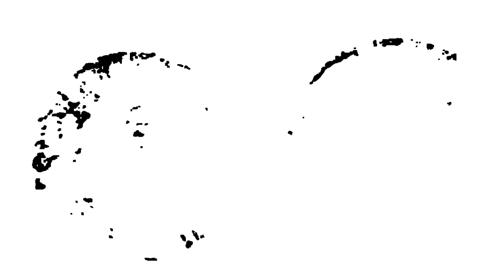
132 bâtiments de la marine ont concouru au service ; ils ont fait 905 voyages à l'aller et au retour, et ont porté :

273,780 hommes. — 4,266 chevaux. — 118,662 tonneaux de matériel.

Le gouvernement anglais nous a fourni 8 navires de la marine royale, 42 bâtiments de commerce. Ils ont transporté :

38,353 hommes. — 1972 chevaux. — 6624 tonneaux de matériel.

Les bâtiments nolisés à Kamiech et à Constantinople pour le transport des approvisionnements du littoral de la mer Noire, ne sont point compris dans les chiffres ci-dessus. On n'a pu se procurer de renseignements, et la commission n'a pas été plus heureuse.



A coup sûr, contribuables et gens de guerre y gagneraient, dans notre pays du moins.

Delenda Carthago ! répèterons-nous avec le tenace romain ! Ce cri doit être notre mot de ralliement.

MM. de l'Intendance réclament avec insistance l'épaulette.

Donnez-leur l'habit bourgeois : L'insigne militaire est de trop pour un corps si ambitieux et si insinuant ; sa visée qu'il ne dissimule plus guère, c'est d'arriver au commandement.

Tenez pour certain qu'il s'en tirerait au moins aussi glorieusement que de sa mission administrative.

Raison de plus pour lui fermer brutalement la porte au nez.

Ainsi-soit-il !

Nous en sommes à notre 5me publication, et la majest
titution garde un silence obstiné. Nous n'en continu
moins à la battre en brèche. Il n'en restera pas pierre

Notre première épigraphe : *Incapable en temps d*
taquine en temps de paix, a déjà été justifiée pour
par la présente brochure, et celle qui met en lum
lante capacité de M. Pàris, Intendant-général de l'

Il nous reste à prouver la vérité de la 2me moit

Nous le ferons avec la même sincérité, et no
les faits et gestes de l'Intendance en *France*,
Algérie.

Quand l'opinion sera complètement éclairé
bien qui sera le plus puissant, de l'opinion
tration supérieure de l'armée.




Nous attendrons ensuite la discussion de l'an prochain au corps législatif, et nous verrons quels lumineux arguments feront valoir ses avocats. Nous ne nous gênerons nullement pour en faire bonne et prompte justice.

A bas les masques et les réputations usurpées.

Le budget continuera pendant ce temps à payer les frais de voyage des Officiers d'administration, objets des rancunes de *la sainte famille.*

Ce serait un curieux travail à faire que celui des pérégrinations de ces malheureux *sergents* suspectés de manquer d'admiration et de sympathies pour les aigles qui les commandent.

Entre mille, en voici un qu'on déplace de R pour l'envoyer à L, puis de L on l'envoie à C. Tout ceci dans l'espace de deux mois au plus. Sa lettre de service est accompagnée de la note suivante, signée par ordre du ministre :

« Cet adjudant n'avait été mis à votre disposition que pour « remplacer éventuellement dans vos bureaux le comptable C..., « *qui y a été maintenu* ; il est donc en surnombre dans la di- « vision, *et sans des circonstances particulières*, il aurait suffi « de l'affecter au camp de Châlons, pour remédier au retard « qu'éprouve l'arrivée de M. Z..., retenu en Algérie. »

Voici qui est entendu, M. *l'adjudant* était utile, indispensable peut-être, à l'exécution du service au camp de Châlons, qui manque d'un Officier d'administration. Mais le service passe *après les circonstances particulières*, que nous pourrions bien énumérer.

Nous venons de prononcer le mot de *sergent* qu'affectionnent tant les grands capitaines de l'Intendance. Nous rappellerons à ces derniers un petit souvenir historique, qui trouverait bien vite son homologue, si la *grande institution* venait à disparaître, comme en 1793 disparût l'aristocratie de l'armée.

Qu'étaient à cette époque *Hoche*, *Kléber*, *Marceau*, *Lecourbe*, *Soult*, *etc.*, *etc.* ? d'humbles sergents condamnés à croupir dans ce grade, ou à devenir, au plus, d'obscurs officiers de fortune.

Que sont aujourd'hui les Officiers d'administration, avec l'organisation aristocratique de MM. de l'Intendance ?

Nous livrons ce parallèle aux réflexions de nos lecteurs.

Pour nous, il n'est pas douteux que l'armée et le Trésor gagneraient à perdre cette aristocratique Intendance *qui administre si bien* !

La suite prochainement, pour paraître toujours et malgré toutes les manœuvres *de l'Institution*, dans la bonne ville de Lyon, avec ou sans signature.

Le 26 juillet 1864.



Post-Scriptum.

Au moment où nous mettions sous presse, la curieuse circulaire que voici nous tombe entre les mains :

M. le Sous-Intendant Largillier à M. l'Intendant M*** à...

Vincennes, le 22 septembre 1863.

« *Monsieur l'Intendant*,

« Monsieur l'Intendant-général Pàris a lu, à tous les fonc-
« tionnaires de l'Intendance employés dans le département de
« la Seine, une brochure qui répond aux attaques dont le corps
« de l'Intendance vient d'être l'objet dans la Presse et *ailleurs*.

« Il a paru nécessaire de répandre cet écrit à trois ou quatre
« mille exemplaires. Pour les imprimer, Dumaine demande *mille*
« *francs*, M. l'Intendant-militaire Le Cauchois-Ferrand et tous
« les fonctionnaires présents à la réunion ont pensé que le
« moyen le plus convenable d'arriver à ce résultat était que
« chaque membre de l'Intendance s'associant à *la manifestation*,
« souscrivit pour la somme de quatre francs, à deux exem-
« plaires de la brochure. Il en serait ainsi vendu 500 environ,
« qui permettraient d'en distribuer gratuitement 2500 *aux*
« *généraux, aux assemblées délibérantes, AUX PRÉFETS*, etc.

« On a pensé que MM. les Intendants divisionnaires vou-
« draient bien se charger de centraliser, dans leurs divisions,
« les souscriptions, et faire parvenir à Dumaine un mandat
« de la somme correspondant au nombre d'exemplaires sous-
« crits, à raison de deux francs pour chacun.

« *Le Sous-Intendant militaire* ,

« Signé : LARGILLIER. »

Un moment nous avons espéré que l'Institution allait enfin répondre aux attaques dont elle est l'objet. Nous n'avions pas fait attention à sa date déjà ancienne. Cette circulaire a eu en vue

la publication de la 1re brochure de M. Pàris intitulée : *Réplique aux attaques contre l'Intendance militaire*. C'est cette *remarquable* et *honnête* brochure qui nous a fait prendre les armes ; ce sont les suivantes qui nous ont déterminé à combattre à outrance.

Avant de présenter les réflexions qu'inspire cette circulaire, nous devons parler d'un fait qui se déroule en ce moment à Tours, devant un Conseil d'enquête.

M. Landeau, officier d'administration, qui n'est pas l'auteur de la brochure *l'Intendance militaire en Italie*, mais qui l'a seulement signée pour le public, sans nécessité, a été mis en cause par le Ministre qui a bien voulu servir de *gabion farci* à MM. de l'Intendance. *On n'est pas plus débonnaire.*

Or, il n'a jamais été dans notre intention d'attaquer le ministre ; bien au contraire, nous défendons avant tout les prérogatives du commandement. Il suffit de lire nos précédentes brochures pour en être bien convaincu.

M. Landeau a eu à répondre :

1° De la brochure anonyme : *Encore l'intendance militaire* ! dont nous sommes l'auteur ;

2° De la brochure : *l'Intendance militaire en Italie, campagne de 1859*, toujours sortie de notre plume ;

3° De la menace faite de continuer les attaques ; menaces suivies d'effet dans la présente, *qui aura des sœurs nombreuses* ;

4° *Insubordination*, *faute contre la discipline*, seul grief plausible, mais faute provoquée par un des chefs directs de M. Landeau, M. Pàris, dans sa dernière brochure ;

5° Affaire Godillot, fournitures à l'armée avec *défense faite de réclamer contre icelles*, *défenses permanentes que nous avons lues, et dont les Conseils d'administration se plaignent amèrement depuis* 1861 ;

6° Enfin les cotisations faites volontairement dans le corps des Officiers d'administration pour assurer la publicité à leurs réclamations.

Il paraît que deux voix seulement ont été favorables à M. Landeau, qu'il s'agit de mettre en réforme.

Parmi les trois voix contre lui, doit se ranger naturellement et de droit celle de M. le Sous-Intendant, membre du Conseil et Rapporteur, c'est-à-dire *juge* et *partie*.

Mais reportons-nous donc à la circulaire de M. le Sous-Intendant Largillier.

N'y trouvons-nous pas les mêmes délits disciplinaires, d'autant plus graves qu'ils sont commis au premier échelon de la hiérarchie administrative ?

1° Le concert provoqué à Vincennes et dans toute la France, parmi les membres de l'Intendance, *est-il, oui ou non, absolument interdit par les règlements militaires?*

L'affirmation n'est pas douteuse. Cependant le Ministre n'a rien dit, et *la Réplique* n'a, que nous sachions, attiré aucune censure à son auteur.

2° La souscription de 4 francs par membre, provoquée pas la dite circulaire, est un *délit public*. Elle ne pouvait avoir lieu qu'avec autorisation.

3° La faute contre la discipline commise par M. Landeau qui a signé une brochure, pour mettre fin aux hésitations *sans nombre* de l'éditeur, n'est-elle pas la même que celle commise par M. Pâris, avec cette restriction que M. l'Intendant général s'attaquait à des inférieurs et les provoquait !

M. Pâris a-t-il été l'objet d'un conseil d'enquête, ou d'une mesure disciplinaire quelconque de la part du Ministre ?

Si, non ; pourquoi incriminer M. Landeau qui n'est pas l'auteur de la brochure ? — *MM. de l'Intendance le savent bien* ! et toute l'armée aussi.

Nous ne savons ce que décidera le Ministre au sujet de M. Landeau, mais nous avons confiance en son équité, et et il tiendra certes compte à cet officier des circonstances dans lesquelles il a agi et des provocations de M. Pâris.

Pour nous, nous déplorons cette *signature publique* qui était inutile. (1)

---

(1) Au dernier moment on nous donne la clef de la conduite de M. Landeau. Cet officier d'administration, que nous n'avons pas l'honneur de connaître, mais dont nous admirons le dévouement à la cause que nous défendons, a sollicité notre autorisation de signer notre brochure,

la public[illegible]
aux alle[illegible]
ble et
ce so[illegible]
à out[illegible]
Av[illegible]
laire.
men
M[illegible]
de
se[illegible]
ca
à

L'[illegible] [illegible] Ministre [illegible]

[illegible]

Le [illegible] mai 186[illegible].

[illegible] condescendance, et a lancé [illegible]

[illegible] s'est passé. M. Landeau [illegible] qu'il en profitera pour nous édifi[illegible] [illegible] s'y est passé. Ce Conseil n'e[illegible] [illegible] à la publication des débats, qui [illegible]

IMP. LAVAUME, COURS LAFAYETTE, 5.



L'Intendance voulait *une signature de l'armée* pour faire intervenir le Ministre. Il ne fallait pas lui donner cette satisfaction.

Elle a réussi à persuader au Ministre que *c'était lui*, *et non elle*, qui était en cause.

C'est là sa manière de répondre.

Nous la connaissons de longue main. Nous continuerons donc le feu, mais sans jamais lui donner la joie de nous faire saisir par la gendarmerie.

A bientôt, MM. de l'*Institution de salut public*!

Ce 3 août 1864.

---

par l'entremise d'un ami commun. Cet ami, non moins impatient que le signataire, espérant tout de notre amitié pour lui, a préjugé de l'étendue possible et opportune de notre condescendance, et a lancé l'ordre de signer.

Nous regrettons vivement ce qui s'est passé. M. Landeau est mis en réforme, nous espérons bien qu'il en profitera pour nous édifier sur le Conseil d'Enquête, et sur ce qui s'y est passé. Ce Conseil n'est pas un tribunal, rien ne s'oppose donc à la publication des débats, qui ne sont pas publiés.

IMP. LABAUME, COURS LAFAYETTE, 5.





DU MÊME AUTEUR

Ce que c'est que l'Intendance militaire.	1 50
Réponse à la brochure : l'Armée et ses Fournisseurs.	1 50
Encore l'Intendance militaire.	2 »
L'Intendance militaire en Italie, campagne de 1859	3 50
L'Intendance militaire en Crimée, campagnes de 1854, 55 et 56. .	1 25